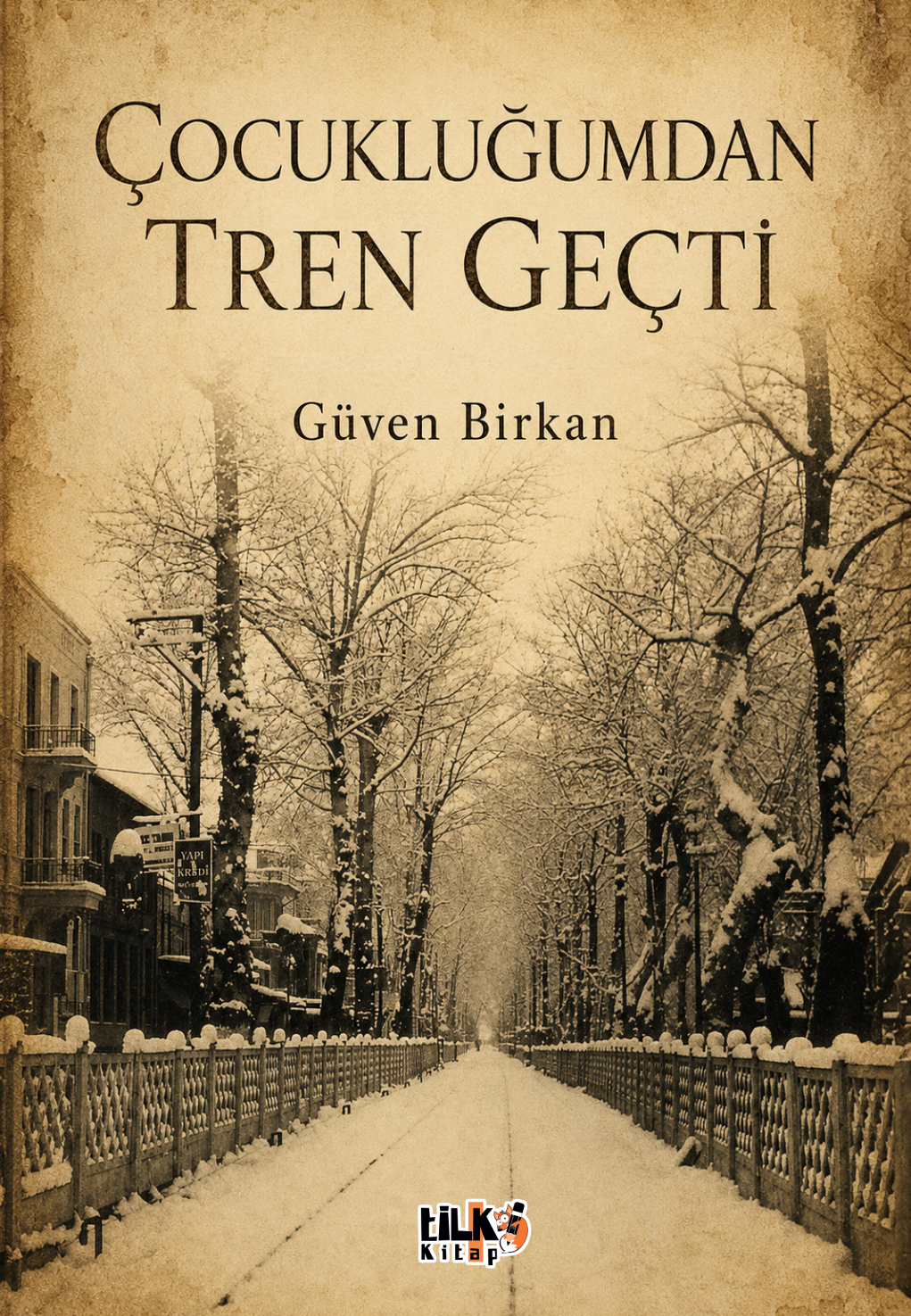
Çocukluğumdan Tren Geçti

Güven Birkan



İLK Kitap


tilki
Kitap

ÇOCUKLUĞUMDAN TREN GEÇTİ
Güven Birkan

Tilki Kitap©
www.tilkikitap.com
tilki@matbumedya.com
0850 304 22 03
Yayıncı Sertifika No 28740

Genel Müdür: Emrah Çelik
Editör: Ahmet Güler
Sayfa Tasarım: Yusuf Efe Civlez
Kapak Tasarım: Yusuf Efe Civlez
Kapak Görselleri: Cemal Turgay

1. Basım, İstanbul, Haziran 2026
ISBN: 978-625-8579-06-2
Tilki Kitap Matbaa / İstanbul
Matbaa Sertifika No: 48138

Eserin tüm telif hakları yazara aittir. Yazar, bu baskı için basım-satış-dağıtım-tanıtım haklarını Tilki Kitap'a devretmiştir. Yazar, eserin kapak dahil içeriğindeki tüm materyallerin (metin, görsel öge, tablo…) yasal ve fikri sorumluluğunu kabul etmiştir. Tilki Kitap'ın kurumsal görüşü olmayabilir.

ÇOCUKLUĞUMDAN TREN GEÇTİ

Güven Birkan

İÇİNDEKİLER

YAZAR HAKKINDA 7
ANMA 9
DEMİRYOLU 11
KEŞKE ATLAR YAPABİLSEYDİ 21
EVDEN EVE 25
ŞİMDİ OKULLU OLDUM 39
OYNADIKLARIMIZ 47
KABARAMAZSIN KEL FATMA 67
ŞAPKACI 71
ÇOCUK GÖZÜYLE SEYRETTİKLERİM 75
İZMİT'TE DE DENİZ VARDI 87
DENİZCİ OLSAM MI? 97
"ÜSKÜDAR" DEYİNCE 101
VAPURUN İHANETİ 105
BALIĞI KURTARMAK 113
ÇOCUKLUĞUMDAN TREN GEÇTİ 115
EV İŞLERİ, EV EŞYALARI 125
YENİ CUMA 139
İZMİT LİSESİ 141
SON OKUL ARKADAŞIM 149
OKUDUKLARIMIZ, YAZDIKLARIMIZ 155
ANCAK MÜZİKSEVER OLABİLDİM 161

GÖBEĞİMDEKİ BALONCUK 169
KAFAM SAĞLAMMIŞ 173
KARAMÜRSEL'DEN İZMİT'E BİR SEVDA HİKÂYESİ 177
BABAMIN YAPAY ZEKÂSI 185
DAYIMIN FABRİKASI 187
KEDİLERİMİZ 193
KENTLEŞEN KEDİLER 197
BAMYA, KEREVİZ, PIRASA 205
PATLICAN AVOKADOYA KARŞI 211
BİR BALKON, BİR SOKAK 215
GİYDİKLERİMİZ 225
KUNDURACI DERSİ 231
İZMİT 1968, BİR BELGE 235
ATLA DEVE DEĞİL 239
İZMİT'E KIBRISLI GELİN GELDİ 243

YAZAR HAKKINDA

Güven Birkan'ın çocukluğu ve gençliği İzmit'te geçti. Akçakoca İlkokulu ve İzmit Lisesi'ni bitirdikten sonra İstanbul Teknik Üniversitesi'nde mimarlık, Ortadoğu Teknik Üniversitesi'nde şehir planlama eğitimi gördü. Kamu kuruluşlarında plancı olarak, inşaat şirketlerinde teknik yönetici olarak görev yaptı. Edinburg'da ve Cezayir'de mimarlık/planlama bürolarında çalıştı. Daha sonra kendi bürosunu kurdu; Rusya'da ve Libya'da gerçekleşecek projeler yaptı.

TMMOB Mimarlar Odası ve teknik eleman sendikalarında yönetim görevlerinde bulunan Birkan, bir süre mesleki yayınlarda yönetici ve editör olarak görev aldı. Meslek dergilerinde yazıları yayınlandı. Mimarlık ve şehir planlama bölümlerinde yarı zamanlı öğretim görevliliği yaptı. Amatör fotoğrafçı olarak sergilere yarışmalara katıldı.

Annesinin İzmit köylerinde geçen meslek yaşamını anlatan "Havva Öğretmen" adlı ve eşi ile birlikteki meslek yaşamlarını anlatan "Mimarlar Odasından Portreler Çelen-Güven Birkan" adlı iki kitabı yayımlandı.

ANMA

Çocukluk ve ilk gençlik anılarımı paylaşmanın beni mutlu edeceğini fark ettim. Bazılarını zar zor hatırladım, bazılarını kardeşlerime sordum. Çok küçük yaşlara ait anılarım ise anne babamın bana anlattıklarından oluşuyor. Daha fazlasını öğrenebilmek için bu işe onlar hayattayken kalkışmadığım için dövündüm durdum.

Yazdıklarımın hepsi gerçeği yansıtıyor mu yoksa kafamdan uydurduklarım da var mı bilmiyorum. Neyse ki bir tarih araştırmacısı değilim, okurların da yazılanları bunu bilerek değerlendireceklerini düşünüyorum.

Bu günlere İzmit'ten geldim, beni ben yapan o güzelim şehirden. Annem ve babam önyargısız olmayı, her tür düşmanlıktan uzak durmayı, affedebilmeyi, dürüstlüğü ve temizliği bana orada aşıladı. Abim orada beni kolladı, her tür tehlikeden uzak tuttu. Orada kız kardeşimle bir abilik duygusu yaşadım.

Unutamadığım mahalle arkadaşlıklarım oldu, o yaşların küçük dünyasını paylaştığım. Öğretmenlerim disiplinleri ile ama aynı zamanda şefkatleri ile beni biçimlendirdiler. Bu şehrin hekimleri beni ölümden döndürdüler. Hepsine şükran borçluyum.

Orada evlendim. Orada denizi yaşadım. Müzik zevkimi orada edindim. Ama en önemlisi trenler ile orada tanıştım.

Tabii ki her şey güllük gülistanlık değildi, zor günlerimiz oldu. Güçlüklerle mücadele etmeyi orada öğrendim, acıyı da orada tattım...

DEMİRYOLU

Kent mi desek yoksa kasaba mı bilmiyorum ama "Nasıl bir yerde yaşamak istersin?" diye sorsanız gözümde şöyle bir yerleşme canlanır, biraz da hafızamın yardımıyla:

Bir tepenin yamacına yerleşmiş mahalleler; bakkalıyla, mescidiyle. Düzlüğe inildikçe çarşısı, okulları, yönetim binaları, pazar yerleri ve nihayet deniz, rıhtım, kumsal, iskele.

Yukarılarda mezarlık, namazgâh. Tepeden çarşıya inmek en çok yirmi dakika, düzlükte bir uçtan öteki uca yürümek de. O yirmi dakikanın sonunda kırlara ulaşabilmek.

Bunların hepsi tamam da benim için eksik kalan bir şey var ki o olmazsa olmaz. En azından çocukluğumun kenti eksik kalır: Çarşıyı boylu boyunca kat eden bir demiryolu. Zaten çocukluğumu ve ilk gençliğimi böyle bir yerde yaşadım, öteki otuz-kırk bin kişi ile birlikte. Ben doğmadan elli yıl kadar önce demiryolu kentin içinden geçirilirken iki yanına birer yol düşünülür, yol boyunca da dört sıra çınar fidanı dikilir. Caddeler yıllar içinde önce Arnavut kaldırımı sonra da parke taşı ile kaplanır. İki yana yapılan az katlı binalarla kentin yeni yüzü oluşmaya başlar, binaların altında dükkânlar açılır. Böylece iç taraftaki geleneksel çarşıya paralel bir alışveriş bölgesi ortaya çıkar. Tren hattı ile bölünmüş bu caddeye zaman zaman siyasi ortama denk düşecek isimler de verilir ama herkes burayı "Demiryolu" olarak bilir.

Günlük yaşama bakıldığında Demiryolunun bir caddeden

çok bir kent meydanı olarak kullanıldığı görülür zaten kentin başka bir meydanı da yoktur. Önemli olaylarda insanlar oraya koşarlar, resmigeçitler orada yapılır, gençler orada buluşur, mahallelerden inen ana yollar oraya açılır; çarşıdaki camiye, şehrin tek oteline, belediye binasına oradan girilir. "Meydan" kavramıyla uyuşmayan tek niteliği dar ve uzun oluşudur çünkü bir cadde gibidir.



20. Yüzyıl başında İzmit.

Beş altı yaşlarındaki bir çocuk için önemi ise buradan bir trenin geçiyor olmasıdır. İstasyonun bu meydanla bağlantısı çok dolaylıdır oysa trenin uğradığı birçok kentte istasyon da merkezde yer alır ve oradan çıkılan meydan aynı zamanda kentin de meydanlarından biri olur.

Bir zamanlar birçok kentimizde saat kuleleri vardı. Bizim kentimizde de vardı ama nedense kimsenin göremediği bir yere yapılmıştı. Herkesin kolunda ya da cebinde saat olmazdı. Saatle bir işimiz var mıydı hatırlamıyorum ama tren aynı za-

manda kentin ortak saatiydi. Posta treni şu saatlerde, bilmem nere ekspresi bu saatlerde geçer, böylece namaz vakitleri ve güneş ışıkları dışında da insanlar ister istemez zamandan haberdar olurlardı.

Çocukluğumun hatta ilk gençlik yıllarımın iz bırakan anılarını barındıran mekânlar, tespih taneleri gibi bu demiryolu boyunca sıralıdır:

Sürmekte olan onarımından babamın sorumlu olduğu, şadırvanında soğuttuğumuz karpuzla arka bahçesinde yetiştirdiğimiz domates biberle avlusunda öğlen yemekleri yediğim tarihi cami; annemin, ders verdiği sınıfta, zaman zaman abi ve ablaların yanına beni oturttuğu okul; ayağının birini trene kaptıran kedimizi, yatağımın üzerinde acılı gözlerle bana bakarken bulduğum ev; düşen bir tabelanın yardığı kafamı diktirmek için telaşla geldiğimiz doktor amcanın kliniği; sonradan beni kandırdığını anladığım, bana yeni ayakkabı yapacağını söyleyip yaşıtım başka bir çocuk için ayağımın ölçüsünü alan kunduracının kulübesi; okula gitmeden önce bazen karnımı doyurduğum köftecinin baktığı avlunun girişi; mahalle arkadaşımızın balkondan düştüğünü babasına haber vermek üzere koşa koşa geldiğim şapkacı dükkânı; o yıllarda ancak ressamlık teknikleriyle renklendirilen aile fotoğraflarımızın çekildiği fotoğrafçı; lise yıllarında akşamüzeri piyasasına çıktığımızda tünediğimiz beton demiryolu parmaklıkları; iş hanının en üst katında nikahımızın kıyıldığı düğün salonu…

Çevremi algılamaya başladığımda çınar ağaçları 25-30 metreye ulaşmış, yazın demiryolunu güneşten koruyan, kışın yapraklarını döküp insanların aynı güneşle ısınmasına olanak veren bir örtüye dönüşmüşlerdi. Böylece üstü yarı kapalı bir meydan görünümü oluşmuştu. Bin bir renge bürünmüş ıslak

sonbahar yapraklarının burnumda takılı kalan kokusu bana hep o günleri hatırlatır.

Akşamüzerleri kent halkı buraya akardı. Aslında o yıllarda "gazino" dediğimiz deniz kıyısındaki çay bahçeleri özellikle yaz akşamüzerlerinde daha çekiciydi ama hem oralarda oturmak için daha uzun süre ayırmak gerekirdi hem de buralara ailece gidilirdi, "ailelere mahsus" gibi uyarıcı tabelalar olmaksızın. Oysa kısa süreli buluşmalar, bakışmalar için demiryolu çok daha uygundu.

Görece kapalı bir yaşamın hüküm sürdüğü bu küçük kentte gençler bir alışverişi bahane edip demiryoluna gelirlerdi. Aileler de "her şeyin herkesin gözü önünde cereyan ettiği" bu mekâna çocuklarının gitmesinde sakınca görmezlerdi. Çünkü kent halkının yarısı birbirini tanır, en azından göz aşinalığı oluşurdu, hiçbir şey gözden kaçmazdı. En ufak yaramazlıklar bile bizden önce eve ulaşırdı.

Burası kentin "piyasa" yeriydi; akşamüzerleri, işlerinden, okullarından çıkanlar cadde boyunca "volta" atardı. Lise çağlarındayken akşamüzerleri göz flörtü yaptığımız kızları görebilme umuduyla demiryolunu arşınlar, yorulunca tren yolunu ayıran beton parmaklıklara tüner, başkalarının bizim önümüzden geçmesini izlerdik. Sanki bu voltalar nöbetleşe yapılması gereken bir görevdi, görevi tamamlayan izleyici olurdu.



Demiryolunda bir ikindi vakti. Ataman, Atakan ve Acar ile birlikte.

Voltayı atanlar doğal olarak erkeklerdi; duygusal/platonik/tek yanlı ilgi duydukları bir kızın "tesadüfen" oradan geçeceğini uman. Beklediklerimiz de çoğunlukla geçmez, hafif bir hüzünle evin yolunu tutardık.

Demiryolu çiti ile ilişkim, üzerine oturmaktan ibaret değildi. Kendisiyle bu denli haşır neşir olunca onun nasıl yapıldığı ve nasıl ayakta durduğu ile de ilgilenmiştim, boş boş bakınırken yapacak fazla bir şey yoktu. Bu çit, yaklaşık bir metre kadar yükseklikte ve bir buçuk metre boyunda hazır yapılmış beton ızgaralardan oluşurdu. Bu parçalar, aralarına dikilen beton direklerdeki yuvalara geçerek ayakta dururdu. Asrın başlarında parçalar hâlinde kalıba dökülüp, birer birer yerine konarak imal edilmiş bu parmaklıklar sadece görüntüsüyle değil aynı zamanda o gün için bir teknolojik yenilik olarak, zamanla kentin belleğimdeki simgelerinden birine dönüşmüştü.

Yıllar sonra mimarlık fakültesinde "prefabrikasyon" denen bir şeyden söz edildiğinde, bunun hazır parçalarla kurulan

yapı demek olduğunu hemen kavradım. İzmit'i de vuran 99 depreminden sonra kurulan geçici barakalara halk arasında "prefabrik" dendikçe, benim aklıma bu çit geliyordu.

Daralma duygusu veren küçük Anadolu kentlerinin çoğundaki piyasa mekânlarıyla karşılaştırıldığında, yaklaşık bir kilometre boyundaki gölge alan, treni sayesinde farklı bir çekiciliğe sahipti. Ama havanın kararmasıyla dükkânlar birer birer kapanır, el etek çekilir, demiryoluna bir hüzünlü sessizlik çökerdi. Bir muhallebici dışında herhangi bir yeme içme yeri, eğlence mekânı olmadığı için demiryolu sadece gündüz yaşardı.



Demiryolunda sakin bir gün. Fotoğraf: Fahri Seyrek.

Resmî bayramlar, bu meydandaki resmî geçitle başlar, demiryolunun en ucundaki anıta uzanıp nutuklarla sonlanırdı. Her yere bayraklar ve denizci kod flamaları asılırdı. Kurulan çiçeklerle süslü taklar, bu törenlere bir tür dekor oluştururdu. Lise çağında izci üniformalarıyla bu caddeden trampet çalarak geçmek çok onur vericiydi. O yıllarda sadece bayramlarda ve kentin kurtuluş günlerinde bayrak asılırdı çünkü demiryolu sadece 30 yıl önce devriye gezen işgalcileri görmüştü ama gereken yapılmıştı ve artık milli duyguları her gün kanıtlama gereği duyulmazdı. Bayrağın ne zaman asılacağı, ilkokul birinci sınıfta okuma yazma öğrenilen ilk günlerde deftere yazdırılan şu kısa cümle ile kafalarımıza kazınmıştı: "Bayram geldi, bayrak as." Bir yerde yazılı olmasa da herhangi bir inşaatın tamamlanmak üzere olduğu aşamada çatıya bayrak asmak da bir gelenekti.

Sokaklarda motorlu araç çok seyrek görüldüğü için demiryolu bir yaya alanı durumundaydı. Arada bir geçen faytonlarla yayalar birbirine saygılıydı; yayaların üzerine araç sürülmez, sürücülerle yayalar karşılıklı küfürleşmezdi. Sürücüler birbiri ile de küfürleşemezlerdi çünkü o kadar az araç vardı ki iki aracın karşı karşıya gelme olasılığı neredeyse yoktu. Üstelik demiryolunun iki yanındaki yollardan biri geliş öteki gidiş olarak kullanılarak birçok kente örnek olunmuştu.

Kentte neredeyse hiç inşaat görülmezdi, sanki var olan evler yeni doğanları da barındırabiliyordu. İş alanları sınırlı olduğundan mıdır nedir, dışarıdan gelip yerleşenler çok azdı sanırım. Köylüler sadece haftalık pazar kurulan günler kente iner, satacaklarını satar, alacaklarını alır dönerlerdi. Zaten satın alacak fazla bir şey de yoktu, savaş sonrası ekonominin sınırlılığı içinde.

Tabii bu böyle sürmedi. Günün birinde demiryolundaki bir iki katlı binalar yıkılıp altı dükkân, üstü konut olan apartmanlar yapılmaya başlandı. Yap-sat dönemine gelinmişti. Dükkânlar da büyüyüp mağazaya dönüşüyorlardı. Biraz varlıklı olanlar demiryolundaki yeni apartmanlara taşındılar ama geldikleri mahallelerdeki sükûnetin burada olmadığını geç de olsa fark ettiler, trenin yarattığı titreşimden ve sesten özellikle rahatsızdılar. Ayrıca lokomotif bacasından çıkan kurumlar tertemiz perdeleri kısa sürede siyaha boyuyordu. Kente göçün başladığı yıllarda, sonradan gelenler yaya geçitlerini kullanma alışkanlığına sahip değillerdi; bir iki ölümlü kaza da eklenince trene karşı çıkmak moda hâline geldi. Sık seferleriyle yaşamı kolaylaştıran otobüsler, yeni kara yolları, yakındaki kentlerle ilişki kurmak için trene olan bağımlılığı da ortadan kaldırmıştı. Artık ihtiyaç duymadıkları bu "muzır" araca bu kadar yakın olmaya ne gerek vardı?

O günlerde asfalt ile de tanışıldı. Bu arada kent büyümüş, yaşayan insan sayısı iki katına çıkmış ve yaşanılır ölçüsünü kaybetmişti. Ben de büyümüştüm artık, şehirden ayrılma zamanım gelmişti.

Çocukluğumun ve ilk gençlik yıllarımın geçtiği kent ile ilgili her şey yavaş yavaş siliniyor anılarımda. Gerçek yaşamda ise o kentten zaten eser kalmadı, tüm öteki kentler gibi kimliğini, kişiliğini kaybetti. Ama demiryolu, burnumdaki kara tren kokusuyla belleğimde capcanlı. Bugün bile "İzmit" dendiğinde o demiryolu gözümde canlanır, demiryolu dendiğinde de o günlerin İzmit'i.

Yerel yöneticiler mi istiyordu yoksa plancıların mı fikriydi bilemiyorum ama İzmit için yapılan kent planlarında treni hep kent merkezinden çıkarma önerisi getirildi, oysa kent

planlamacılığına "kentsel demiryolu" diye yeni bir kavram getirilse daha doğru olmaz mıydı? Sanırım kaynak yetersizliğinden bu karar uzun süre kâğıt üzerinde kaldı, derken günün birinde aniden gerçekleşti. Treni denize yakın bir güzergâhtan geçirdiklerinde herkes kentin denizle ilgisi koptuğu eleştirisini getirdi. O da üzücüydü ama benim için kentin demiryolu ile ilişkisinin kopmuş oluşu daha üzücüydü. Yaşadığım yılları hatırlayarak söyleyebilirim ki İzmit'te demiryolu, kenti bölmek bir yana birleştiren bir ögeydi.

Bütün bunlar kafamdaki "ideal yerleşme kriterlerine" bir yenisini ekledi: Olduğu gibi kalmak. Çağın gerekleriyle biçimlenecek yeni yerleşmeleri, anılarımızın kentinden uzakta kurabilecek kadar geniş topraklar var bu ülkede. Ama biz de büyürken küçük şeylerle mutlu olabilen, her şeyi merak eden o çocuğu içimizde yaşatmayı becerebilmeliyiz.

NOT: Bu yazının aslı Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Mimarlar Odasının düzenlediği "Mekân Anlatım Metin Yarışması" için kaleme alındı.

KEŞKE ATLAR YAPABİLSEYDİ

Kırklı hatta ellili yıllarda İzmit bir yaya şehriydi. Yük taşıma dışında hiçbir taşıt aracına ihtiyaç duyulmazdı, o iş için de at arabaları kullanılırdı. Tek tük özel arabaya rastlanırdı. Üst düzey birkaç kamu görevlisinin dışında resmî araba kullanan da yoktu. Muhakkak bir iki taksi vardı ama hiç gözümün önüne gelmiyor, acelesi olanlar ya da yürümede sıkıntı çekenler için faytonlar hazırdı.

O yıllarda kent içi ulaşımın tramvaylar, banliyö trenleri ile sağlandığı İstanbul'da bile otobüs yoktu, İzmit'te ise bunların hiç biri yoktu. Şehirlerarası otobüs zaten yoktu, İzmit'in öteki kentlerle bağlantısı demiryoluyla kurulurdu. Yakın köylere yürünürdü, uzak köylerle ilişki ise kamyondan bozma otobüslerle sağlanırdı. Her yere yaya olarak ulaşılabildiği için motorlu araca ihtiyaç duyulmazdı, dolayısıyla trafik sorunu diye bir şey de bilinmezdi.

Zor olan yamaçlara tırmanmaktı, kentin konut alanları henüz büyük ölçüde yamaçlardaydı. Annem Bağçeşme İlkokuluna, Arnavut kaldırımı yollardan tırmanarak 15-20 dakikada ulaşırdı. İlerleyen yaşlarında görev yaptığı düzlükteki Ulugazi İlkokuluna da yaklaşık 15 dakikada giderdi. Ama hep son hızla kat ederdi bu yolları çünkü evdeki işler bitmek bilmez; ha şunu da yapayım, ha bunu da tamamlayayım derken yola çıkmakta gecikirdi. Bu koşuşturmalar, sinirlerini fazlaca yıpratmış olabilir ama beden sağlığına sanırım iyi gelmişti.

Yük taşıma işleri de atlı arabalarla yapılıyordu. Yamaçlardaki sokaklara zaten ancak at ve eşeklerle yük götürülebiliyordu. At arabaları sadece eğimi fazla olmayan sokaklara ulaşabiliyordu. Sünnet çocukları da arkadaşları ile faytonla dolaştırılırdı o yıllarda, tabii herkese görünmek için ilk gidilen yer demiryolu olurdu.



Sıra bekleyen faytonlar.

İzmit'te elinde ağır birkaç bavul ile tren yolculuğuna çıkmak söz konusu olduğunda istasyona gitmek için kullanılabilecek tek taşıt faytondu. Tren ve fayton, anılarımda hep bir arada kaldı. Trenden yükleriyle inenler de istasyonda dizi dizi bekleyen faytonlardan birine binerek evlerine ulaşırlardı, tabii evleri

kentin dik yamaçlarında değilse. İki atın çektiği faytona dört kişi oturabilirdi. Beşinci kişi çocuksa, arabacının yanına oturtulur ve bu onu çok mutlu ederdi.

Faytoncular nerede yaşar, geceleri atları nerede uyur diye hiç düşünmemiştim. Sanki onlar hep o sokaklardaydılar. O kadar ki mahallemizin faytoncusunun, Acısu Sokak'taki iki katlı harap ahşap evde oturduğunu abim Ertan hatırlattı. Üst katta kendileri, alt katta atları.

Sabah erkenden atlar Acısu Çeşmesi'nde sularını içtikten sonra faytoncu ile birlikte göreve çıkardı, hem kendi yem paraları hem de faytoncunun ekmek parası için. Yıllar üçünü de yıprattı; faytoncuyu, atları ve çeşmeyi. Sonunda hep birlikte emekli oldular. Ellili yıllardı.



Acısu çeşmesi.

Çeşmelerinin yıpranması karşısında atların yapabileceği bir şey yoktu. Olsa olsa kendilerine yıllarca su veren bu yapıyı kadirbilir bir insanoğlunun yenilemesi için dua etmiş olabilir-

ler. Helal su içmiş olmalılar ki duaları kabul olundu ve vefakâr faytoncu çeşmeyi yeniledi. Üzerine de kendi adını değil sadece şunu yazdırdı: "Sahibül hayrat vel hasenat."

Demek istiyor ki: "Adım lazım değil, bu çeşmeyi hayır için onardım." Henüz reklam, sponsorluk, halkla ilişkiler vb. kavramlar faytoncunun lügatinde yer almıyordu.

Şimdi artık faytoncu da, yaşadığı ahşap ev de, atlar ortada yok; çeşmenin nerede olduğunu da bilmiyorum. İnsanoğlu çeşmeyi yenilemek bir yana izini bile bırakmamış olabilir. Eğer öyleyse çeşmeyi ihya etmek için vefalı bir atın dua etmesi bekleniyordur.

EVDEN EVE

Yaşadığımız konutlar, çevreleri ile birlikte bizi biçimlendiriyor olmalı. Benim nasıl biri olduğumu da o mekânları anlattığımda kavrayabilirsiniz.

Sadece İzmit'te değil sonrasında çeşitli kentlerdeki çalışma hayatımızın büyük bölümünde de hep kira evlerinde oturduk. Kiracılık bir tür boynu büküklük. İş yaşamındaki işveren yetmiyormuş gibi bir de oturduğun hanenin bir patronu var sanki. Artır, deyince artıracaksın; çık, deyince çıkacaksın. Ama yine de yerleştikten bir süre sonra benimseyip "bizim evimiz" diyebiliyorsun, ev sahibine duyurmamak koşuluyla.

Çocukluk Evim

Kendimi bildiğimde yaşamakta olduğumuz ev İzmit'te Tepecik Mahallesi'nde, Tepecik Çıkmazı'nın (sonraları Tepecik Sokak) hemen girişinde büyük bir bahçe içinde üç katlı ahşap bir bina idi. Evin yarısı virane idi, o bölümün doğru dürüst çatısı bile yoktu. Belki de daha eskilerde bitişik düzende ikinci bir bina idi ya da ayakta kalanın selamlığı. Ana yoldan (şimdiki Acısu Sokak) gelen çıkmaz sokak, bahçe kapısından sağa dönüp evin arkasına dolaştıktan sonra Asiye Hanımların bahçe girişinde sona eriyordu. Arkada set duvarının üzerinde başka bahçeler ve evler vardı. 1940'lı yıllardı.

İki çocuklu dört kişilik bir aile için biraz büyüktü ama uygun fiyata kiralık arandığında her hâlde bundan iyisi bulunamamıştı. Harap oluşu nedeniyle kirayı artıramıyorlardı anlaşılan.

Yaya geçitlerinde inip kalkan bariyerlerin çan çan sesini duyduğumda demiryoluna koşar, beklerdim. Önce lokomotif uzaktan görünürdü, görkemini artıran dumanıyla. Önümden geçerken buhar makinesinin "çufçuf"una, tekerlerin ritmik "takatak"ına eşlik eden nağmeli bir düdük çalardı. Bu müzik eşliğinde art arda beliren vagonlardaki tanımadığımız ve bir daha hiç görmeyeceğimiz yolcularla el sallaşırdık. Bu, karşılık beklemeden verilen bir sıcaklıktı.

Vagonların yanlarındaki tabelaları okur, o insanların nerelere gittiğini kafamda canlandırmaya çalışırdım. Trene atlayıp her yere ulaşabileceğim duygusu, küçük bir kentte kısılıp kalma endişesini üzerimden atıyordu.

Demiryolunun kentin ortasından kaldırılması kararı, kentin denizle ilişkisi kesiliyor diye eleştirilmişti. Doğruydu ama ben kentin trenle ilişkisi koparıldı diye üzülmüştüm. Ortasından tren geçen kaç kent vardı ki?

ISBN: 978-625-8579-06-2

tilkikitap.com

KDV muafiyeti uygulanmıştır.